28
Scheepvaart

Aan de orde is het **VAO Scheepvaart (AO d.d. 21/04)**.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de vertegenwoordiger van de PVV er nog niet is, maar de overige woordvoerders zijn er wel. De heer Smaling heeft verzocht om als eerste te mogen spreken, omdat hij zo meteen weg moet. Ik constateer dat daar geen bezwaar tegen is. Dank voor de coulance.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Hartelijk dank aan de collega's. Ik heb één motie, die de minister voor een deel bekend voor zal komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Tweede Kamer meerdere moties heeft aangenomen die de regering oproepen om een einde te maken de nieuwbouweisen die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) stelt aan bestaande binnenvaartschepen en dat er nauwelijks substantiële vorderingen zijn gemaakt;

constaterende dat andere lidstaten binnen de CCR hun binnenvaartvloot actief ondersteunen door bijvoorbeeld een deel van de investeringen voor eigen rekening te nemen en/of door minder streng te keuren;

overwegende dat de eisen van de CCR op korte termijn zorgen voor een complete sanering van de vloot van huidige kleinere binnenvaartschepen (tot 86 meter);

overwegende dat de schepen die nu gesloopt worden, nooit meer terugkomen op de markt omdat nieuwbouw in het kleinere segment economisch onrendabel is en dat hiermee kleinere kanalen niet meer bereikbaar zijn via de binnenvaart;

verzoekt de regering om bij schepen tot 86 meter de CCR-eisen alleen van toepassing te laten zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een binnenvaartschip,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 113 (31409).

☐

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. Er zijn twee zaken die wij bij scheepvaart heel belangrijk vinden, te weten de vergroening en dat er veel vervoer over de weg naar het water gaat, als dat kan.

Daarom dien ik de volgende moties in. De eerste gaat over de vergroening van de Nederlandse binnenvaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse binnenvaart per tonkilometer de kleinste hoeveelheid kooldioxide-uitstoot heeft van de traditionele transportvormen;

overwegende dat de CO_2-uitstoot in de binnenvaart met nog eens 40% kan dalen door brede toepassing van nieuwe technieken, zoals de inbouw van hybride motoren, LNG-installaties en andere oplossingen;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe verdere CO_2-reductie kan worden gestimuleerd en bewerkstelligd en hiertoe in samenwerking met de sector nog deze kabinetsperiode een maritiem verduurzamingsprogramma te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Jacobi en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 114 (31409).

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Aangezien deze motie over vergroening gaat, heb ik mevrouw Van Tongeren van GroenLinks gevraagd deze motie mede te ondersteunen en dat heeft ze gedaan.

Mijn tweede motie heb ik samen met mevrouw De Boer van de VVD gemaakt. Deze gaat over vervoer over water waar dat mogelijk is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vervoer over water leidt tot minder files op de Nederlandse wegen en dat vervoer over water de schoonste vorm van transport is waar het gaat om CO_2-uitstoot;

overwegende dat de financiering van het project maatwerk vervoer vanuit het Rijk achter dreigt te blijven, terwijl dit project duizenden vrachtwagens van de weg heeft weten te halen;

overwegende dat het onduidelijk is wat de effecten zijn van de versobering van de bedieningstijden van bruggen en sluizen op het vervoer over water;

verzoekt de regering, het project maatwerk vervoer met kracht door te zetten en de aangekondigde evaluatie van de bedieningstijden van bruggen en sluizen zo snel als mogelijk en samen met de sector vorm te geven en uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Jacobi en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 115 (31409).

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Op verzoek van D66 is voorafgaand aan het AO Scheepvaart de documentaire Sea Blind vertoond in de Kamer. Deze documentaire geeft een goed beeld van de enorme impact van de grote scheepvaart op het klimaat en laat zien waarom het noodzakelijk is dat de uitstoot van de sector wordt teruggedrongen. Ik vraag de minister of zij bereid is om deze documentaire te verspreiden in het Europese circuit om zo de urgentie van de verduurzaming te verhogen en om in andere landen met grote havens de discussie over het instellen van zwavelarme zones los te trekken.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de scheepvaart geen onderdeel is geworden van de klimaatafspraken van Parijs;

overwegende dat er daarom een grote verantwoordelijkheid rust bij de lidstaten van de International Maritime Organization (IMO) om te komen tot ambitieuze maatregelen die de uitstoot van de internationale scheepvaart drastisch gaan beperken;

constaterende dat de uitkomst van de eerste bijeenkomst van het milieucomité van de IMO echter teleurstellend en verontrustend is;

verzoekt de regering, in IMO-verband en in gezamenlijkheid met de progressieve lidstaten onverkort te pleiten voor ambitieuze, Parijswaardige afspraken, zoals een geloofwaardige CO_2-doelstelling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Belhaj en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 116 (31409).

Mevrouw **Belhaj** (D66):
De D66-fractie heeft nog een tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat na de klimaatafspraken in Parijs er een nieuw momentum is om verduurzaming te realiseren binnen de scheepvaartsector;

constaterende dat verduurzaming in de binnenvaartsector een kostbare onderneming is die niet enkel door de sector zelf gedragen kan worden;

overwegende dat verduurzaming daarom een opgave is die samenwerking vraagt van de sector met de overheid, zoals het treffen van een sloopregeling voor verouderde schepen;

overwegende dat hierbij ook gekeken moet worden naar mogelijkheden om Europese financiering aan te trekken;

verzoekt de regering om — nu er een nieuw momentum is gecreëerd met de klimaatafspraken in Parijs — in Europees verband opnieuw de mogelijkheid voor een sloopregeling voor binnenvaartschepen te verkennen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Belhaj en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 117 (31409).

Er moeten altijd vijf leden de indiening van een motie ondersteunen, want anders maakt zij geen deel uit van de beraadslaging. Vandaar dat ik er soms nog even naar moet vragen.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. We hebben een mooi algemeen overleg gehad. Ik heb toch behoefte om op twee punten terug te komen bij dit VAO. Het eerste punt betreft de noordelijke helikoptervelden. Het is de bedoeling dat er in de Eemshaven een helikopterveld bijkomt. In Den Helder ligt een helikopterveld waarin de overheid en het bedrijfsleven heel veel geld hebben gestoken en dat een officiële taak heeft in Search and Rescue, of zoeken en redden. Wij willen aansturen op een goede samenwerking in plaats van op concurrentie. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland binnen internationale verdragsverplichtingen voor de scheepvaartveiligheid nabij de internationale scheepvaartroutes en offshore permanent Search and Rescue (SAR)- en evacuatiehelikopters paraat moet hebben en dat vliegveld Den Helder Airport daarom in stand moet blijven;

overwegende dat bij de Eemshaven een nieuw helikopterveld komt;

verzoekt de regering, in overleg met belanghebbenden te voorkomen dat de bestaansbasis van Den Helder Airport zal versmallen onder druk van het helikopterveld bij de Eemshaven door goede onderlinge afstemming te bewerkstelligen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 118 (31409).

De heer **Van Helvert** (CDA):
We hebben het gehad over de boetes voor verschillende kapiteins voor vaak niet al te grote overtredingen. Beboeten is goed, maar het moet wel binnen het redelijke zijn, zeker omdat we weten dat de wet gaat veranderen. De ILT kan anticiperend handhaven, maar moet daarvoor wel een expliciete opdracht van de minister krijgen. Om die af te dwingen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds 2015 door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een systeem van vaste boetes wordt gehanteerd en dat het hierdoor frequent voorkomt dat op zich te goeder trouw handelende schippers voor kleine overtredingen excessief worden beboet;

overwegende dat er daardoor weinig begrip wordt gevoeld voor het huidige geïntensiveerde handhaven van de regels;

verzoekt de regering om rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zogeheten "anticiperend te gaan handhaven" en in overleg met de branche de regels te evalueren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 119 (31409).

Wij gaan door met mevrouw De Boer van de VVD-fractie, de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Ik zie eerst de heer Van Helvert nog aan de interruptiemicrofoon. Had u nog een kleine toelichting op hetgeen u net hebt gezegd? Uw spreektijd is voorbij, dus ik vraag u om het heel kort te houden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Excuus, voorzitter. Tot mijn grote schande ben ik vergeten om mijn zeer gewaardeerde collega mevrouw Jacobi te vermelden als medeondertekenaar. Het schaamrood staat mij op de kaken, omdat ik zeer vereerd was dat zij de motie samen met mij wilde indienen. Ik hoop dus dat dit op een of andere manier nog in de beraadslaging mag terugkomen.

De **voorzitter**:
Het is bij dezen rechtgezet. We zorgen ervoor.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. De VVD-fractie heeft vandaag geen moties, maar wil nog wel iets toevoegen om tot een afronding te komen. We hechten eraan dat de aanpak van schadelijke stoffen in de scheepvaart wereldwijd wordt opgepakt. Schepen en luchtverontreiniging houden zich namelijk niet aan de landsgrenzen. Zo zijn er onlangs op Europees niveau afspraken gemaakt over de uitstoot van de binnenvaart. Wij zijn blij dat in de Europese besluitvorming hierover is aangesloten bij de Amerikaanse normen. Dat maakt de productie van deze motoren eenvoudiger en goedkoper, omdat het één type motor kan zijn.

Wij zijn ook blij met de toezegging van de minister dat zij met de banken in gesprek gaat over de financiering van de binnenvaart. Een aparte financiering van motoren, los van het casco van een schip, brengt investeringen in nieuwe en schone motoren dichterbij.

Ik kom op het prachtige en grote cruiseschip de Harmony of the Seas, dat vorige week Rotterdam heeft aangedaan. Dat is natuurlijk prachtig, maar om het schip van stroom te kunnen voorzien, ligt het wel met draaiende motor aan de kant. Dit veroorzaakt een uitstoot die gelijk staat aan de uitstoot van 700 vrachtwagens. Dat is ongelofelijk. We moeten daarom bekijken of schepen die afgemeerd liggen voor de kade, kunnen worden aangesloten op walstroom. Die is momenteel niet aantrekkelijk, omdat daar energiebelasting over geheven wordt. Wij zijn daarom heel blij met de toezegging van de minister om in overleg met haar collega van EZ te bekijken of dat ook anders kan. Dat scheelt mij vandaag ook weer twee moties.

De **voorzitter**:
We zijn hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. De minister geeft aan dat zij vijf minuten nodig heeft. Na dit VAO is er nog een VAO en dan gaan we schorsen voor de dinerpauze. Ik wil alle collega's alvast verzoeken om bij de behandeling van de moties enige spoed te betrachten.

De vergadering wordt van 17.19 uur tot 17.24 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. In de motie-Smaling/Jacobi op stuk nr. 113 wordt de regering verzocht om de CCR-eisen bij schepen tot 86 meter alleen van toepassing te laten zijn op nieuwbouw. De heer Smaling heeft daarvoor ook al een aantal dingen gezegd over het feit dat allerlei zaken tot nu toe niet goed uitgevoerd worden, maar ik wil erop wijzen dat de motie-Graus wel degelijk is uitgevoerd en dat zij nog steeds wordt uitgevoerd. De Kamer is daarover ook meerdere malen schriftelijk geïnformeerd. We bereiken steeds meer resultaten, vooral door mijn voorstellen en door de onderzoeken die ik heb laten uitvoeren. Er liggen daarnaast nog oplossingen in het verschiet voor de eisen aan autokranen en aan geluidsemissies. Naar mijn overtuiging is vooralsnog het maximale resultaat bereikt wat betreft de overgangsbepaling. We werken daarnaast verder aan de eisen waarvan de inwerkingtreding is uitgesteld tot 2020. Het zal irritatie opwekken bij andere lidstaten als wij bestaande eisen opnieuw aan de orde gaan stellen. Bij nieuwe regels zal ik steeds nadrukkelijk aandacht vragen voor de gevolgen van deze regels voor schepen kleiner dan 86 meter. Als de impactanalyse uitwijst dat de kosten niet opwegen tegen de veiligheidswinst, zal ik niet met nieuwe regels instemmen. Maar ik ontraad de motie zoals zij nu is vormgegeven.

Ik kom op de motie-Jacobi/Van Tongeren op stuk nr. 114, waarin de regering verzocht wordt om een onderzoek uit te voeren naar de kosten per gerealiseerde CO_2-reductie van een maritiem verduurzamingsprogramma in relatie tot de kosten per gerealiseerde CO_2-reductie van andere vormen van transport, en de Kamer daarover te informeren. Ik ben het met hen eens dat de emissie van CO_2 door de transportsector verder omlaag moet. Ik kan niet op voorhand zeggen welk percentage haalbaar is, maar 40% lijkt mij een optimistische inschatting. Je moet daarnaast niet alleen naar CO_2 kijken maar ook naar methaan, want dat is ook een broeikasgas. Je wilt voor de luchtkwaliteit ook andere emissies omlaag brengen, zoals de emissies van stikstof en fijnstof. Dat heeft nog veel meer effect in de directe omgeving. Ik beschouw deze motie als ondersteuning van beleid. In de brandstofvisie van het SER-energieakkoord wordt gewerkt aan terugdringing van de CO2-emmissies via verschillende modaliteiten. Daar hoort ook de binnenvaart bij. De Kamer heeft vorig jaar de onderzoeksrapporten over die verschillende modaliteiten ontvangen. Zij zal ook de vernieuwde rapporten ontvangen. Onderdeel van de brandstofvisie is het werken aan een verduurzamingsprogramma.

In de motie-Jacobi/De Boer op stuk nr. 115 wordt verzocht om het project maatwerk vervoer met kracht door te zetten en de bedieningstijden te evalueren. Deze motie bestaat uit twee delen. Ik zal op allebei een reactie geven. Wat betreft het project maatwerk vervoer van Bureau Voorlichting Binnenvaart is er bij de begrotingsbehandeling een soortgelijke motie van mevrouw Dik-Faber aangenomen. Toen heb ik gezegd dat ik aansluiting zou zoeken. Ik heb in overleg aansluiting gezocht bij de Topsector Logistiek. Wij kunnen niet zomaar weer een bedrag realiseren voor deze organisatie. Het gaat om €750.000 of iets dergelijks. Wij mogen dat niet zomaar geven. Dat mogen wij ook aanbestedingstechnisch niet zomaar doen. Daarom hebben wij aansluiting gezocht bij een initiatief van de Topsector Logistiek. In het kader van de actielijn synchromodaliteit van deze topsector is een werkwijze ontwikkeld om transport van de weg naar het spoor en het water te krijgen. Het gaat om een vraaggerichte aanpak vanuit de markt. We kijken op dit moment op welke goede corridor de werkwijze kan worden ingezet. Bureau Voorlichting Binnenvaart wordt daar ook bij betrokken. Als ik de motie op stuk nr. 115 mag zien in het licht van de uitvoering van de motie-Dik-Faber, dan kan ik haar overnemen. Ik kan echter geen financiële middelen beschikbaar stellen, want die zijn er niet. Het is vanuit de aanbesteding ook lastig om zo'n specifiek project direct te ondersteunen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter ...

De **voorzitter**:
Laat de minister eerst de hele motie behandelen. Daarna kunt u interrumperen, mevrouw Jacobi.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het tweede deel van de motie gaat over de bedieningstijden van bruggen en sluizen. Daarover is inderdaad gezegd dat wij continu monitoren en dat er overleg is met de koepelorganisaties. Met hen is afgesproken dat we structureel verder spreken over de bedieningstijden en dat er centraal overleg met de sector moet zijn. Dat is efficiënter en toekomstgerichter dan een eenmalig evaluatieonderzoek. Ik vind dat ook passen bij de eerdere afspraken tussen het Rijk en de regio over de bediening. Dus met die aanvulling kan ik het tweede deel van de motie overnemen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Wij zien graag een programmering van het verloop van het project. De motie is niet voor niets ingediend: wij willen graag vorderingen zien. Wil de minister ons voor het einde van dit jaar in kennis stellen van de vorderingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan ik zeker doen. Ik ben blij te horen dat het niet gaat om de financiële bijdrage.

De **voorzitter**:
Minister, neemt u de motie over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In het licht van mijn interpretatie neem ik de motie over.

De **voorzitter**:
Heeft een van de leden bezwaar tegen het overnemen van deze motie? Ik constateer dat dat niet het geval is.

De motie-Jacobi/De Boer (31409, nr. 115) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 116 van de leden Belhaj en Van Veldhoven. Daarin wordt de regering verzocht zich in IMO-verband in te zetten voor het terugdringen van de

CO_2-uitstoot van de scheepvaart. Er worden al stappen gezet om die uitstoot te beperken. Eind april is besloten om data te gaan verzamelen. Met behulp daarvan kun je straks goede, mondiale maatregelen afspreken. Ik ben het met mevrouw Belhaj eens dat het verzamelen van data niet ver genoeg gaat en dat het belangrijk is om het momentum van Parijs te benutten. In oktober zullen wij dan ook spreken over de volgende stap in de CO_2-reductie. Nederland neemt deel aan de werkgroep en gaat het gesprek aan over de bijdrage die de scheepvaart kan leveren aan het bereiken van de doelstelling van COP21. Ik neem de motie over.

De **voorzitter**:
Ik constateer dat geen van de leden daar bezwaar tegen heeft.

De motie-Belhaj/Van Veldhoven (31409, nr. 116) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de motie van mevrouw Belhaj en mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 117 wordt de regering verzocht om opnieuw de mogelijkheid voor een slooperegeling voor binnenvaartschepen te verkennen. In Europees verband hebben wij daar al vaker voor gepleit. Toen er crisis in de binnenvaart was, hebben diverse partijen het punt aan de orde gesteld. De omstandigheden zijn niet dusdanig veranderd dat een dergelijk pleidooi nu wel kansrijk is. Ik ontraad de motie.

Mevrouw Belhaj vroeg mij om de film Sea Blind internationaal onder de aandacht te brengen. Ik weet dat de film op diverse plekken vertoond wordt, onder andere in ons ministerie. Ik vind het ook belangrijk dat de film door veel mensen gezien wordt, maar ik weet niet precies in welke vorm ik de film internationaal onder de aandacht kan brengen. De filmmaakster spreekt een aantal landen specifiek aan. In een internationaal circuit kan het complex zijn om een film te vertonen waarin bepaalde landen op hun kop krijgen. Wij kijken welke mogelijkheden er zijn, maar ik kan niet bij voorbaat beloven dat ik de film in de Raad ga uitdelen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik zou bijna zeggen: ga de film vooral wel laten zien in de landen die worden genoemd. Dan krijgen ze de gelegenheid om er een reactie op te geven. Wellicht is het wijs om eerst gewoon in gesprek te gaan met de documentairemaakster om te bekijken wat er wel mogelijk is met dit belangrijke pleidooi. Als de minister daartoe bereid is, is D66 erg gelukkig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er zal met mevrouw Notenboom gesproken worden om te bekijken hoe dit verder vorm kan krijgen. Mijn collega Dijksma zit natuurlijk in de Milieuraad. Ik zal met haar bekijken wat daar kan gebeuren. Nogmaals, als je een ander land ergens op aanspreekt, moet je zelf wel weten dat het terecht is. Daar moet je achter staan, anders is het internationaal wat lastig. Wij gaan bekijken wat er wel en niet kan.

De **voorzitter**:
Mevrouw Dijksma is de staatssecretaris van Milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 118 van de leden Van Helvert en Jacobi over de noordelijke helikoptervelden. Ik ken deze discussie, maar ik vind dat wij alleen een rol hebben in de beoordeling of het in strijd is met de bescherming van de Waddenzee. Het gaat om een economisch initiatief. Indien regio's hun initiatieven onderling goed afstemmen, verwacht ik geen problemen. Ik vind dat de regio's daarin een eigen verantwoordelijkheid hebben. Ze moeten de ontwikkelingen eerst zelf met elkaar bespreken. Ik ontraad de motie.

De **voorzitter**:
Er is nog vraag van de heer Van Helvert over de motie op stuk nr. 118.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is nu juist het punt waar het om gaat. Het is in dit geval niet alleen de verantwoordelijkheid van de regio. Wij hebben gewoon een taak op het gebied van Search and Rescue. Als het vliegveld Den Helder wegvalt omdat het failliet gaat of omdat er geen helikopterhaven meer is, dan kunnen wij onze taken niet meer fatsoenlijk uitvoeren. Daarom is het noodzakelijk dat wij in dit huis er ook iets van vinden. Zeker de minister heeft daar ook een rol in. Het antwoord vond ik teleurstellend. Wil de minister vanuit dit oogpunt nog een keer op de motie reageren? Wil zij haar advies herzien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb geen signaal dat het vliegveld Den Helder zou komen te vervallen en dat daarmee de Search and Rescue-taak in gevaar komt. Ik weet dat beide luchthavens gezond met elkaar concurreren. De een wil er liever geen concurrent bij, want het vliegveld draait goed en concurrentie kan betekenen dat er ineens gestreden moeten worden om vluchten binnen te halen. Wij moeten ook niet vergeten dat Noord-Nederland de rol moet spelen van energiestopcontact voor ons land. Daarvoor zijn ook helikopterlandingen nodig, zeker richting de boorplatforms. Ik vind echt dat de partijen eerst met elkaar om de tafel moeten gaan zitten om te kijken hoe ze binnen de bestaande spelregels over marktafspraken elkaar zo goed mogelijk kunnen aanvullen. Dat is mijn antwoord. Ik ontraad deze motie.

De motie op stuk nr. 119 gaat over de ILT. Er wordt verzocht om de ILT instructie te geven om anticiperend te handhaven ten aanzien van de bemannings- en de arbeidstijdenregels. Vorig jaar juni en november hebben wij over de nieuwe boetebedragen gesproken. Ik heb gezegd dat de boetes vroeger laag waren en heel weinig prikkel gaven tot gedragsverandering. Vanwege het level playing field is het voor de sector van belang dat iedereen zich aan de regels houdt. Anticiperend handhaven is op het moment niet aan de orde. Er is geen sprake van nieuwe wet- of regelgeving. Naar aanleiding van de klachten over het boetebeleid heeft de ILT de feiten op een rij gezet en zij kijkt of de opgelegde boetes nog in verhouding staan tot de overtredingen. Een

en ander zal met de sector worden besproken. De branche kan daarbij zijn ervaringen inbrengen. Ik wil nu niet anticiperend gaan handhaven. De controle hierop vindt al geruime tijd plaats en is ook noodzakelijk. Als er dingen zijn die niet goed zijn, dan kunnen wij daar nog wat aan doen. Ik wil de zaak echter niet terugdraaien. Ik ontraad daarmee deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Volgende week dinsdag wordt over de moties gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.